

Traduction¹

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République de Serbie² relatif au trafic aérien³

Conclu le 31 mai 2002

Entré en vigueur par échange de notes le 28 août 2003

(Etat le 8 décembre 2015)

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République de Serbie,

(ci-après «les Parties contractantes»);

désireux de conclure un accord pour l'établissement et l'exploitation de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà;

désireux de promouvoir un système de transport aérien international basé sur la concurrence entre des entreprises de transport aérien sur un marché;

désireux de faciliter le développement du transport aérien international;

reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encouragent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et expéditeurs de marchandises un éventail de prestations, et soucieux d'encourager les entreprises de transport aérien à établir et à introduire des prix innovateurs et concurrentiels;

désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, affectent les opérations du transport aérien et minent la confiance du public dans la sûreté de l'aviation civile; et

en tant que Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale⁴, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

sont convenus de ce qui suit:

RO 2004 1167

¹ Texte original allemand.

² Nouvelle expression selon la mod. du 15 avr. 2015, entrée en vigueur par échange de notes le 8 déc. 2015 (RO 2015 5991). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

³ Le successeur de la Yougoslavie est la Serbie.

Le 10 juillet 2007, le Monténégro a confirmé la validité de l'accord (voir RS 0.748.127.195.73).

⁴ RS 0.748.0

Art. 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf disposition contraire,

- a) l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée conformément à l'art. 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, conformément aux art. 90 et 94, pour autant que ces annexes et amendements soient applicables pour les deux Parties contractantes;
- b) l'expression «Accord» signifie le présent Accord, l'Annexe ci-jointe, faisant partie intégrante de celui-ci, et chaque Protocole, qui modifie le présent Accord ou l'Annexe;
- c) l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, et en ce qui concerne la République de Serbie⁵, la Direction de l'aviation civile de la République de Serbie⁶, ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- d) l'expression «entreprises désignées» signifie une entreprise que l'une des Parties contractantes a désignée et autorisée, conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- e) l'expression «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport des passagers, du fret et des envois postaux, séparé ou en combinaison;
- f) les expressions «services aériens», «services aériens internationaux», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'art. 96 de la Convention;
- g) l'expression «territoire», se rapportant à un Etat, a la signification que lui donne l'art. 2 de la Convention;
- h) l'expression «redevances d'utilisation» signifie les redevances payées par les entreprises de transport aérien pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations, des installations techniques ou autres et des services, de même que les redevances pour l'utilisation des installations de la navigation aérienne, de la sécurité et de la sûreté de l'aviation ainsi que les équipements et services de télécommunication.
- i) l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

⁵ Nouvelle expression selon la mod. du 15 avr. 2015, entrée en vigueur par échange de notes le 8 déc. 2015 (RO 2015 5991). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

⁶ Nouvelle expression selon la mod. du 15 avr. 2015, entrée en vigueur par échange de notes le 8 déc. 2015 (RO 2015 5991).

2. Les titres de chaque article du présent Accord ne doivent en aucun cas restreindre ou élargir la signification des dispositions du présent Accord.

Art. 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants spécifiés dans le présent Accord pour l'exploitation des services aériens internationaux réguliers par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante:

- a) le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) le droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, pour embarquer et débarquer, de manière séparée ou combinée, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

2. Aucune disposition du ch. 1 du présent article ne confère à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer contre rémunération, des passagers, des marchandises et des envois postaux entre des points sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Art. 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante permet aux entreprises désignées de déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence, au nombre de destinations ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'art. 15 de la Convention.⁷

3. Les services convenus auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport correspondante à la demande de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises et les points desservis sur les routes spécifiées.

4. Le droit de chacune des entreprises désignées pour effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie contractante et les territoires de pays tiers devra être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

- a) à la demande de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;

⁷ Nouvelle teneur selon la mod. du 15 avr. 2015, entrée en vigueur par échange de notes le 8 déc. 2015 (RO 2015 5991).

- b) à la demande de trafic des régions par lesquelles les services passent, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

5. Aucune Partie contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

Art. 4 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires – s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Aucune Partie contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

Art. 5 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des ch. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements appliqués par lesdites autorités, qui régissent l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'aura pas la preuve que les entreprises aient le siège principal de leur exploitation dans le territoire de la Partie contractante désignatrice

et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par ladite Partie contractante.⁸

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au ch. 2 du présent article, les entreprises désignées pourront à tout moment exploiter tout service convenu.

Art. 6 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a) ladite entreprise ne peut pas prouver qu'elle satisfait aux conditions prescrites par les lois et règlements qui seront appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par les autorités aéronautiques conformément à la Convention;
- b)⁹ elle n'a pas la preuve que lesdites entreprises ont le siège principal de leur exploitation dans le territoire de la Partie contractante désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par ladite Partie contractante;
- c) ladite entreprise n'a pas observé les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé ces droits;
- d) ladite entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante, conformément à l'art. 17 du présent Accord, à moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au ch. 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Art. 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs¹⁰, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs¹¹, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites

⁸ Nouvelle teneur selon la mod. du 15 avr. 2015, entrée en vigueur par échange de notes le 8 déc. 2015 (RO 2015 5991).

⁹ Nouvelle teneur selon la mod. du 15 avr. 2015, entrée en vigueur par échange de notes le 8 déc. 2015 (RO 2015 5991).

¹⁰ RS 0.748.710.1

¹¹ RS 0.748.710.2

dirigés contre la sécurité de l'aviation civile¹², signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale¹³, signé à Montréal le 24 février 1988 et de toute autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auquel les Parties contractantes adhéreront.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicites d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions du ch. 3 de cet article relatives à la sûreté de l'aviation et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée, le départ ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi positivement toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant toutes les mesures appropriées pour mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions de sûreté du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si aucun arrangement satisfaisant ne peut être obtenu dans les sept (7) jours suivant la date d'une telle demande, il y aura un motif suffisant pour différer, révoquer, limiter ou imposer des conditions à l'autorisation d'exploitation et à l'autorisation technique des entreprises de cette Partie

¹² RS 0.748.710.3

¹³ RS 0.748.710.31

contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de sept (7) jours.

Art. 8 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus dans le présent Accord et qui sont encore en vigueur, à condition que les exigences pour de telles certificats et licences correspondent au moins aux exigences minimales en vigueur conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

3. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines se rapportant aux membres d'équipage, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante ne maintient ni n'applique dans l'un des domaines prévu au ch. 3 du présent article le suivi des normes de sécurité qui sont égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces constatations et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes minimales, et l'autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Si cette autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les quinze (15) jours, ou dans un délai plus long s'il été convenu, l'art. 6 du présent Accord sera applicable.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef d'une entreprise de l'une des Parties contractantes exploité en propre ou en vertu d'un contrat de location sur les services en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (ci-après «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

6. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne lieu à des motifs sérieux de craindre;

- a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies selon la Convention, ou
- b) qu'il y a des déficiences dans l'entretien effectif et la mise en oeuvre des normes de sécurité établies selon la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera libre de conclure, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, que les exigences selon lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou selon lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur établies en vertu de la Convention.

7. Dans le cas où un représentant de l'entreprise de l'une des Parties Contractes refuse, lorsqu'il s'agit d'effectuer une inspection sur l'aire de trafic en vertu du ch. 5 ci-dessus, l'accès à un aéronef exploité en propre ou sur la base d'un contrat de location par cette entreprise, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux de préoccupation tels que ceux mentionnés au ch. 6 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées à ce dernier chiffre.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où, suite à une inspection sur l'aire de trafic, à un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, à de consultations ou d'une autre manière, la première Partie contractante parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité des opérations d'une entreprise.

9. Les procédures mentionnées dans le présent article ne seront plus appliquées dès que les raisons motivant ces dernières auront cessé d'exister.

Art. 9 Exonération des douanes, droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits à l'importation, de taxes d'inspection et autres charges et taxes, à condition que ces équipements et réserves demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce que ceux-ci quittent le territoire de cette Partie contractante.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

- a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'autre Partie contractante;
- b) les pièces de rechange et les équipements importés sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;
- c) les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les Parties contractantes peuvent demander que les réserves, les pièces de rechange et l'équipement susmentionnés au ch. 2 (a), (b) et (c) du présent article soient placés sous la surveillance et le contrôle des autorités douanières.
4. Les équipements de bord usuels, ainsi que les réserves et les pièces de rechange se trouvant à bord des aéronefs employés par les entreprises désignées d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante et ils pourront être placés sous la surveillance de ses autorités douanières jusqu'à ce qu'ils quittent le territoire de ladite Partie contractante ou qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers.
5. Les documents nécessaires de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, y compris les titres de transport, les lettres de transport aérien ainsi que le matériel de publicité seront également exonérés des droits de douane et autres droits à l'importation et taxes dans le territoire de l'autre Partie contractante.
6. Finalement seront également exonérés des mêmes charges, droits et taxes, tous types d'équipement de télécommunication tel que téléimprimeur, talkie-walkie, et autres équipements sans fils, de même que les systèmes informatiques utilisés par les compagnies aériennes à l'intérieur de l'aéroport pour la réservation et autres tâches opérationnelles, à condition que ce matériel et ces équipements servent au transport des passagers et du fret.
7. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux ch. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient également de telles exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Art. 10 Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin seront soumis uniquement à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, de piraterie aérienne et de contrebande de drogues narcotiques. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et d'autres taxes similaires.

Art. 11 Redevances d'utilisation

1. Chaque Partie contractante s'efforcera de veiller à ce que les redevances d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables.
2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie contractante favorisera les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière de redevances sur son territoire et les entreprises désignées utilisant les services et les équipements, et encouragera ces autorités ou ces organes et ces entreprises désignées à échanger les informations requises pour permettre d'examiner avec précision le caractère raisonnable des redevances en conformité avec les principes énoncés aux ch. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encouragera les autorités compétentes en la matière pour qu'elles informent les usagers dans un délai raisonnable des propositions visant à modifier les redevances d'utilisation, afin qu'ils puissent donner leur avis avant la mise en vigueur des nouvelles redevances.

Art. 11^{bis 14} Location

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut empêcher, pour les services exploités en vertu du présent Accord, l'utilisation d'aéronefs loués qui ne satisfont pas aux dispositions des art. 7 et 8.

2. Sous réserve du ch. 1 ci-dessus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Art. 12 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit, sous réserve des lois et règlements nationaux, d'établir et de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises auront le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre de les acheter, en monnaie nationale ou étrangère.

Art. 13 Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises désignées auront le droit, sous réserve des lois et règlements nationaux, de convertir et de transférer dans leur pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux.

2. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

¹⁴ Introduit par la mod. du 15 avr. 2015, entrée en vigueur par échange de notes le 8 déc. 2015 (RO 2015 5991).

Art. 14 Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application générale des lois concernant la concurrence et les consommateurs dans chaque Partie contractante, l'intervention des Parties contractantes se limitera:

- a) à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b) à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et
- c) à protéger les entreprises contre des tarifs qui sont artificiellement bas grâce à des subventions ou aides gouvernementales directes ou indirectes.

3. Les Parties contractantes ne prendront aucune mesure unilatérale afin d'empêcher l'introduction d'un tarif proposé ou le maintien d'un tarif appliqué par les entreprises désignées de chaque Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. De telles consultations auront lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif sera appliqué ou il restera en vigueur.

Art. 15 Horaires et vols supplémentaires

1. Chaque Partie contractante a le droit de demander la notification à ses autorités aéronautiques, au moins quinze (15) jours avant la mise en exploitation des services convenus, les horaires que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante envisagent d'appliquer. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. Les entreprises désignées d'une Partie contractante devront requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour les vols supplémentaires qu'elles veulent effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux (2) jours ouvrables avant l'exploitation prévue de ces vols.

Art. 16 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

Art. 17 Consultations

Chaque Partie contractante ou ses autorités aéronautiques pourront demander des consultations à l'autre Partie contractante ou à ses autorités aéronautiques. Ces consultations demandées par une des Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de dépôt de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Art. 18 Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal arbitral.
2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux (2) mois après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante pourra demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.
3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure. Chaque Partie contractante payera les débours de l'arbitre qu'elle a nommé. Les frais du tribunal arbitral seront répartis équitablement entre les Parties contractantes.
4. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application de cet article.

Art. 19 Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties contractantes, entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'un Accord général multilatéral relatif au transport aérien, par lequel chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cet Accord.

Art. 20 Dénouciation de l'accord

1. Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. Dans ce cas, l'accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification de la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.
3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura eu connaissance.

Art. 21 Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 22 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière note diplomatique, par laquelle les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités prescrites par leur législation nationale.

A la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, l'accord de trafic aérien de lignes entre la Confédération suisse et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie¹⁵, signé à Belgrade le 26 octobre 1977, et le Memorandum of Understanding, signé à Belgrade le 8 mai 1989 entre le Conseil fédéral et le Conseil exécutif fédéral de l'assemblée de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie concernant la vente des documents de transport en relation avec l'Accord de trafic aérien de lignes du 26 octobre 1977 entre la Confédération suisse et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, seront abrogés.

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès la date de sa signature.

En foi de quoi les soussignés dûment habilités à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

¹⁵ [RO 1978 2037]

Fait à Berne, en double exemplaire le 31 mai 2002 en langues anglaise, serbe et allemande, les trois textes faisant également foi. En cas de toute divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Otto Arregger

Pour le Gouvernement fédéral
de la République de Serbie:
Milan Lezaic

Tableaux de routes

Tableau I

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la République de Serbie peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Points en République de Serbie	Points à spécifier plus tard	Points en Suisse	Points à spécifier plus tard

Tableau II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en RF de Yougoslavie	Points au-delà
Points en Suisse	Points à spécifier plus tard	Points en République de Serbie	Points à spécifier plus tard

Remarques:

1. L'exercice des droits de trafic en 5^e liberté peut être convenu entre les autorités aéronautiques.
2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent exploiter les lignes par chaque point intermédiaire et chaque point au-delà sans exercice des droits de trafic en 5^e liberté.

